

VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS

Az Infojegyzet bemutatja a vasúti áruszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos legfontosabb európai uniós és magyar stratégiai dokumentumokat, valamint a vasúti szervezetek álláspontjait.

Európai uniós intézkedések

A közlekedésről szóló fehér könyv ([COM/2011/0144 végleges](#)) célkitűzései szerint árufuvarozásban nagy távolságokon a vízi és a vasúti közlekedési módra támaszkodó multimodális megoldásokat kell alkalmazni és 2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti árufuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át ezen keresztül kell lebonyolítani. Ezen túl 2030-ra teljesen üzemképes, az egész Európai Unióra kiterjedő [TEN-T](#) „törzshálózatot” kell létrehozni, egységes megközelítést kell bevezetni az árufuvarozási folyosó irányítása, és ezen belül a pályahasználati díjak tekintetében, biztosítani kell a vasúti infrastruktúrához, és a kapcsolódó szolgáltatásokhoz való tényleges és megkülönböztetésmentes hozzáférést.

Vasúti jogalkotási csomagok

Az egységes európai vasúti térség kialakítása, illetve a fehér könyvben meghatározott célok érdekében 2001 óta összesen négy nagy [vasúti jogalkotási csomagot](#) fogadtak el ([2001](#), [2004](#), [2007](#), [2016](#)), illetve dolgoztak át később.

Az egységes európai vasúti térség

Az Európai Parlament és a Tanács [2012/34/EU irányelve](#) szabályozza az egységes európai vasúti térség létrehozását, melynek célja ez hatékony, versenyképes és nyitott belső piac kialakítása. Szabályozza például a vállalkozó vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők függetlenségét, a vállalkozó vasúti társaságok engedélyezésének folyamatát és kereskedelmi elvek alapján történő működtetését, a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételeit, az infrastruktúra használatáért felszámítandó díjakra és a pályakapacitás elosztására vonatkozó elveket.

Egyéb stratégiák

Az **alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája** ([SWD\(2016\) 244 final](#)) az európai közlekedés dekarbonizációjának érdekében ösztönzi a vasút fejlesztését az intermodalitás előmozdításával, kapacitás- és hatékonyságnövelő intézkedésekkel.

Az **európai zöld megállapodás** ([COM\(2019\) 640 final](#)) szerint a fenntartható, tisztább, biztonságosabb és egészségesebb uniós gazdaság megteremtése érdekében el kell érni, hogy a szárazföldi áruszállítás jelentős része átkerüljön a vasútra és a belvízi utakra.

- A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) keretében a tagállamok teljes közlekedési infrastruktúrájukat egy integrált hálózattá alakítják át.
- **Árufuvarozási folyosó:** a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a 2001/14/EK irányelv 5. cikkének megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat ([Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU Rendelet](#)).
- Az intermodális árufuvarozás során az árukat különböző szállítási módok – közút, vasút, vízi vagy légi út – kombinációjával szállítják.
- Egyetlen 740 m hosszú vasúti szerelvény 52 kamionnyi terhet tud szállítani ([ERFA](#)).

A **fenntartható és intelligens mobilitási stratégia** ([COM\(2020\) 789 final](#)) egyik kiemelt területe az áruszállítás környezetbaráttá tétele, többek között az intermodális szállítás jelenlegi keretrendszerének átalakítása és a szárazföldi multimodális terminálok létesítése által. A vasúti árufuvarozás fellendítése érdekében a kapacitás növelésére, a vasúti koordináció és együttműködés megerősítésére, a hálózat általános irányításának javítására, digitalizációra, automatizálásra, a vasúti áruszállítási folyósóknak az európai közlekedési folyósókba történő integrálása és a vasúti kapacitás elosztására vonatkozó szabályok javítására van szükség. A stratégia szerint a vasúti árufuvarozás forgalma 2030-ig 50%-kal fog nőni, 2050-ig pedig megduplázódik.

A stratégiához a 2021–27-es költségvetési periódusban a 33,7 milliárd euró értékű [Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz](#) (CEF) programot rendelték, amelyből 25,8 milliárd euró áll rendelkezésre a tagállamok közlekedési projektjeinek társfinanszírozására.

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének általános célja az Unió egészére kiterjedő, magas színvonalú, egységes multimodális közlekedési hálózat létrehozása. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó legújabb uniós iránymutatások ([2024/1679 rendelet](#)) fő célkitűzései: **fenntarthatóság, kohézió, hatékonyság, felhasználóbarát szolgáltatás**. Mindezek érdekében a fenntarthatóbb közlekedési módok és a digitalizáció előmozdítására, valamint a multimodalitás javítására van szükség.

A vasúti árufuvarozási tekintetében az Unió egészére kiterjedő, nagy teljesítményű, zökkenőmentes és teljes mértékben átjárható hálózatot kell fejleszteni, ki kell építeni az [Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszert](#), ki kell alakítani a kiterjesztett törzs- és átfogó hálózatot; át kell állni a szabványos európai névleges nyomtávolságra. Az átfogó hálózatra vonatkozó célok:

- 2050-re a fő vonalak villamosítottak legyenek;
- lehetővé váljon a 740 m hosszúságú tehervonatok üzemeltetése;
- meglegyen a legalább 22,5 tonna tengelyterhelés külön engedély nélkül lehetősége.

Az Európai Számvevőszék jelentése

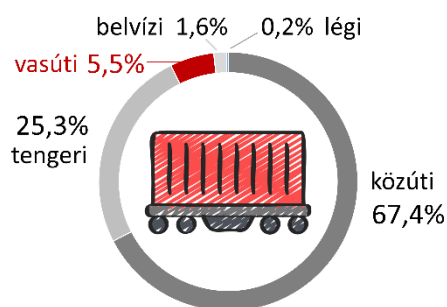
Európai Számvevőszék intermodális áruszállítást vizsgáló különjelentésében ([08/2023. sz.](#)) megállapította, hogy az intermodális árufuvarozásra vonatkozó uniós szabályozási és pénzügyi támogatás nem volt kellően eredményes, mivel a szabályozási és infrastrukturális akadályok miatt az intermodális árufuvarozás mindmáig nem élvez egyenlő versenyfeltételeket az Unióban.

A vasútnál még mindig komoly szabályozási akadályok vannak, különös tekintettel a nemzeti szintű műszaki és üzemeltetési szabványok esetében, valamint kapacitáskezelési problémák is felmerülnek.

Új jogszabály-tervezet

2023 júliusában az Európai Bizottság egy javaslatcsomagot ([COM\(2023\) 443 final](#)) terjesztett elő, amelynek fő célja a vasúti infrastruktúra-kapacitással való hatékonyabb gazdálkodás és a forgalom hatékonyabb irányításával környezetbaráttá tenni az árufuvarozást.

1. ábra: Az áruszállítási módok megoszlása az EU-ban, 2023 (tonna-kilométer)



Forrás: [Infoszolg/Eurostat \[tran hv ms frmod\]](#)

**EURÓPAI VASÚTI SZERVEZETEK
AJÁNLÁSAI**

Az **Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége** (Community of European Railway and Infrastructure Companies – [CER](#)) kiáltványában (A CER kiáltványa „[Úton Európáért](#)” 2024–2029) **négy alapvető pillért** határozott meg:

- tisztességes verseny a közlekedési módok között: a vasút hátrányának enyhítése;
- megfelelő finanszírozás: komoly infrastrukturális beruházási igény;
- digitalizáció;
- a piac- és versenypolitikák környezetbarátabb megközelítése.

A **CER** és az **Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége** (European Transport Workers' Federation – [ETF](#)) közös nyilatkozatban hangsúlyozzák a vasúti árufuvarozás szerepét Európa fenntartható és hatékony közlekedési rendszerre való átállásában. **Javasolt beavatkozási területek:**

- közlekedési módok közötti egyenrangúság biztosítása;
- stabil, hosszú távú uniós és tagállami szintű állami finanszírozás;
- a vasúti egyes kocsi fuvarozás és kombinált áruszállítás fejlesztése;
- digitalizáció;
- a határokon átnyúló nagyobb együttműködés és a vasúti kapacitás-gazdálkodás harmonizációja ([Magyar Vasút Online](#), 2025.02.07.).

Az **európai vasútvállalatok vezérigazgatói** által meghatározott legfontosabb **prioritások** a 2025-ös évre ([Magyar Vasút Online](#), 2025.02.19.):

- hatékonyabb, hosszú távú finanszírozás különösen a következő uniós pénzügyi időszak tükrében;
- digitalizáció;
- a katonai mobilitás fejlesztése, tekintettel a védelem és a biztonság kiemelt fontosságára a Bizottság programjában.

Az **Európai Vasúti Fuvarozási Szövetség** (European Rail Freight Association – [ERFA](#)): [nyilatkozatában](#) megfogalmazta azokat a kulcskérdéseket, amelyekkel az európai intézményeknek és a tagállamoknak foglalkozniuk kell a 2024–2029-es jogalkotási ciklus során. A **három átfogó célkitűzés:**

- az infrastruktúra rendbetétele;
- az egységes európai vasúti térség megvalósítása;
- a vasúti árufuvarozás versenyképességének javítása.

2025 februárjában **45 európai közlekedési szervezet** küldött [nyílt levelet](#) a Bizottságnak és a tagállamoknak, melyben a jövőbeli uniós költségvetésben a közlekedés finanszírozásának megerősítésére szólítottak fel az EU versenyképességének megőrzése érdekében.

MAGYAR STRATÉGIÁK

A vasúti közlekedés – beleértve az áruszállítást – jogszabályi keretét a [2005. évi CLXXXIII. törvény](#) határozza meg. Magyarországon az országos jelentőségű vasútvonalak tervezése, valamint az országos pályahálózat működtetése, igénybevétele szabályozása állami feladat. A kormány feladata a vasúti közlekedéspolitikára, a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepciók, valamint az infrastruktúra-fejlesztési stratégia jóváhagyása. A vasúti pályahálózat fejlesztési stratégia kizárólag az országos jelentőségű vasútvonalakra terjed ki, legalább ötéves időtartamra készül és meghosszabbítható.

1. ábra: A magyarországi vasúthálózat, 2023



Forrás: [Infoszolg/KSH 24.1.1.30.](#)

A [2014](#)-ben elfogadott [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia](#) 2030-ig terjedően – 2050-ig távlati kitekintéssel – készült el. A stratégia növelni kívánja a vasúti szállítás arányát. Állapotfelmérése szerint a belföldi áruszállításban a közúti szállítás egyeduralkodó, a vasút esetében az infrastruktúra folyamatosan romló állapotának következtében a rendszer megbízhatósága csökken, a járműállomány minősége pedig kedvezőtlen. Általános célként jelöli meg a vasúti közlekedésbiztonság fejlesztését.

A stratégia szerint 2030-ra a V0 – azaz a Budapestet elkerülő vasút – kiépítésével, egy kiszámíthatóbb, környezetkímélőbb és fenntarthatóbb vasúti áruszállítási rendszer alakulhat ki, miközben Budapest közlekedési terhelése jelentős mértékben csökken. Az infrastrukturális fejlesztések vonzó pályahasználati díjjal kombinálva a magántőke számára is vonzó lehet.

A Kormány [2021-ben elfogadta](#) a [Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát](#), amelyben a sokrétű célok érdekében kijelölte a főváros és az agglomerációja vasútfejlesztésének rendszerszintű irányait és céljait. Áruszállítás esetében cél a „Budapestet elkerülő vasúti útirányok fejlesztése és az elegyrendezési és logisztikai műveletek csökkentése, a belső városi térségből történő fokozatos kivonása,”

a tranzit csökkentése. Szükséges egy **Országos Teherforgalmi Konceptió** kidolgozása is. Ki kell dolgozni a logisztikai központok vasúti elérhetőségét, valamint a kombinált fuvarozást ösztönző szabályozási eszközöket is.

[1308/2024. \(X. 9.\) Korm. határozat](#) alapján az állami építési beruházásokok eredményeképpen 2035. december 31-ig növekednie kell a vasúti teherszállítás részarányának, tehermentesíteni kell a túlterhelt útszakaszokat és ki jobban ki kell aknázni a logisztikai lehetőségeket. A MÁV által kidolgozott [Infrastruktúra Versenyképesség Javító program](#) beruházásai a szó klasszikus értelmében nem fejlesztések, hanem a cél az építéskori állapot helyreállítása. **Előnyei:**

- a beavatkozásokhoz nem szükséges hatósági engedély;
- a szükséges műszaki tervek a vállalat-csoporton belül elkészíthetők;
- a beavatkozás előkészítésének idő és forrásigénye alacsonyabb, mint az európai uniós forrásból megvalósuló fejlesztések;
- meghatározóan a 100–120 km/h engedélyezett sebességű vonalakon lehet menetidő javulást elérni;
- a beavatkozások 10–15 évre biztosítanak megoldást.

Források:

- Fehér Könyv: Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé ([COM/2011/0144 végleges](#))
- Egységes szerkezetbe foglalt szöveg: Az Európai Parlament és a Tanács [2012/34/EU irányelve](#) (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (átdolgozás) (EGT-vonatkozású szöveg)EGT-vonatkozású szöveg
- Az Európai Parlament és Tanács (EU) [2024/1679 rendelete](#) (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg)
- [2005. évi CLXXXIII. törvény](#) a vasúti közlekedésről
- [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia](#), 2014. augusztus

Készítette: Csorba György
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Telefon: (1) 441-6486